

PENERAPAN ASAS KAUSALITAS DALAM LECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENYEBABKAN KORBAN MENINGGAL DUNIA

Oleh:

M. Syarifudin Abadillah, Fakultas Hukum Universitas Surabaya, e-mail:
syarifudinabdillah1@gmail.com

ABSTRAK

Transportasi menjadi hal penting dalam kehidupan sehari-hari karena dalam kegiatan setiap hari selalu berinteraksi dengan kendaraan, dan transportasi sebagai suatu benda yang mengantar menuju tempat yang dituju guna melaksanakan kegiatan yang di jalani setiap hari. Negara Republik Indonesia telah memiliki undang-undang khusus yang berkaitan dan mengatur tentang transportasi, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dasar filosofi dari undang-undang ini adalah bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum, UUU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengatur tentang kecelakaan, dimana banyak sekali fenomena kecelakaan lalu lintas yang dapat menyebabkan meninggalnya seseorang, dengan aturan yang telah dijelaskan pada Pasal 310 (4) UUU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis asas kausalitas adequate objektif pada Pasal 310 (4) UUU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif guna menjelaskan bahwa pengendara tersebut dapat diminta pertanggungjawaban akibat perbuatannya. Hasil Penelitian menunjukkan penggunaan asas kausalitas adequate objektif dalam pasal a quo dapat digunakan sebagai alat untuk menjatuhkan pidana pada seseorang dengan unsur Melakukan perbuatan pidana (bersifat melawan hukum), Mempunyai salah satu bentuk kesalahan (dolus dan culpa), Mampu bertanggung jawab, dan Tidak boleh ada alasan pemaaf.

Kata Kunci: Kecelakaan Lalu Lintas, Kausalitas, Pertanggungjawaban Pidana

ABSTRACT

Transportation becomes an important thing in daily life because in activities every day always interacts with vehicles, and transportation as an object that delivers to the destination to carry out the activities carried out every day. Indonesian Country has a special law relating to and regulating transportation, namely Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transportation. The philosophical basis of this law is that Road Traffic and Transport have a strategic role in supporting national development and integration as part of efforts to advance public welfare, Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transport also regulates accidents, which

are numerous the phenomenon of traffic accidents that can cause death of a person, with the rules that have been explained in Article 310 (4) of Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transportation. This study aims to analyze the principle of adequate objective causality in Article 310 (4) of Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transportation. This study uses a normative juridical method to explain that the driver can be held accountable for his actions. The results showed that the use of the principle of adequate objective causality in that article can be used as a tool to impose a crime on someone with an element of committing a crime (against the law), Having one form of error (dolus and culpa), being able to take responsibility, and there must be no excuse for forgiveness.

Key Words: Traffic Accident, Criminal Liability, Causality

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan salah satu unsur yang tidak akan pernah bisa lepas dari pola kehidupan saat ini. Transportasi menjadi hal penting dalam kehidupan sehari-hari karena dalam kegiatan setiap hari selalu berinteraksi dengan kendaraan dan transportasi sebagai suatu benda yang mengantar menuju tempat yang dituju guna melaksanakan kegiatan yang di jalani setiap hari. Setiap elemen dan lapisan masyarakat akan selalu mempergunakan transportasi demi menunjang setiap kegiatan.

Soerjono Soekamto menyatakan bahwa Warga masyarakat memakai jalan untuk kepentingan, baik primer, sekunder maupun tersier, dan pada dasarnya jalan (raya) merupakan suatu prasarana darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas.¹ Tidak dapat di pungkiri bahwa dalam mempergunakan jalan raya, selalu ada dan terjadi berbagai macam gangguan, salah satu bentuk gangguan yang menghalangi tujuan untuk menggunakan jalan raya secara teratur dan tentram adalah terjadinya kecelakaan-kecelakaan lalu lintas.²

Negara Republik Indonesia memiliki undang-undang khusus untuk mengatur tentang transportasi, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (yang selanjutnya disebut dengan UU LLAJ). Dasar filosofi dari undang-undang ini adalah bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan juga mengingat bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas. Pengaturan terkait penggunaan transportasi di jalan raya sejatinya memang sudah dibuat peraturan perundang-undangan diperuntukkan untuk meminimalisir insiden di jalan raya.

Pengaturan yang sudah diterbitkan di Indonesia tetapi pelaksanaan aturan tersebut haruslah ditegakan agar meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas

¹Soekamto, Soerjono. *Polisi dan Lalu Lintas* (Jakarta: Mandar Maju, 1990), 1.

²*Ibid.*, 5.

khususnya terkait korban yang meninggal dunia. Tahun 2019 tercatat jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada 2019 berjumlah 23.530 orang, faktor kesalahan manusia menjadi penyebab dominan kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019.³

UU LLAJ juga mengatur tentang kecelakaan, dimana banyak sekali fenomena kecelakaan yang terjadi dewasa ini. Kecelakaan secara jelas dan lengkap diatur dalam Pasal 229 ayat (1) sampai dengan ayat (5) yang di dalamnya di bagi menjadi tiga klasifikasi tentang kecelakaan, dan sejatinya kecelakaan Lalu Lintas dapat terjadi karena adanya sebab kausalitas. Sebab dan akibat dari suatu peristiwa kecelakaan tentu menjadi satu tolok ukur dalam kaitannya dengan penerapan teori kausalitas.

Ajaran kausalitas dalam ilmu pengetahuan hukum pidana digunakan untuk menentukan tindakan yang mana dari serangkaian tindakan yang dipandang sebagai sebab dari munculnya akibat yang dilarang. Jan Remlik berpendapat bahwa yang menjadi fokus perhatian para yuris hukum pidana adalah apa makna yang dapat dilekatkan pengertian kausalitas agar mereka dapat menjawab persoalan siapa yang dapat diminta pertanggungjawaban atas suatu akibat tertentu.⁴ Kausalitas dijadikan sebagai filter dalam membangun pertanggungjawaban pidana seseorang. Kausalitas akan meyarang apa saja perbuatan-perbuatan faktual yang dilakukan oleh pelaku yang selanjutnya akan dicari perbuatan hukumnya dengan menemukan perbuatan hukumnya maka seseorang akan dapat diminta pertanggungjawabannya.

Clarkson H. Oglesby dan R. Gary Hicks memberikan pendapat bahwa Kecelakaan sangat ditentukan oleh faktor pengemudi. Pengemudi memiliki peranan yang besar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pengemudi kurang antisipasi atau tidak mampu memperkirakan bahaya dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Laporan kecelakaan menunjukkan bahwa pengendaraan yang tidak baik, seringkali disertai pelanggaran hukum, terletak di dalam rantai kejadian yang mengakibatkan 73% dari kecelakaan fatal dan 83% dari seluruh kecelakaan jalan raya.⁵

Clarkson H. Oglesby dan R. Gary Hicks mencontohkan beberapa faktor dalam kecelakaan diantaranya adalah Kekurangan fisik dalam penglihatan, pendengaran, dan dari sebab lainnya kadang menjadi penyebab kecelakaan. Pengemudi dengan kekurangan ini menyumbangkan 1,3% dari kecelakaan fatal dan 0,6% dari seluruh kecelakaan dan dari pejalan kaki yang tewas, 5% di antaranya memiliki cacat.⁶ Dalam hal kecelakaan yang menyebabkan orang lain meninggal dunia telah diatur dalam Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ yang menentukan bahwa "kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

³[Kompas.com](https://nasional.kompas.com/read/2019/12/28/10355741/polri-sebut-jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-meningkat-pada-2019). Polri Sebut Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Meningkat pada 2019 (diakses di <https://nasional.kompas.com/read/2019/12/28/10355741/polri-sebut-jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-meningkat-pada-2019>, pada tanggal 29 Maret 2020)

⁴Rimmelink, Jan. *Hukum Pidana (Komentaratas Pasal-Pasal Terpenting dari Kitab Undang Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Pidana Indonesia)* (Jakarta: Gramedia Pustaka, 2003), 128.

⁵Oglesby, Clarkson H., R. Gary Hicks, *Teknik Jalan Raya* (Jakarta: Erlangga, 1998), 489.

⁶*Ibid.*, 490.

UU LLAJ telah menerapkan sanksi bagi siapa saja yang mengakibatkan meninggalnya seseorang dalam kecelakaan dapat diuntut secara pidana. Penggunaan asas kausalitas dalam menentukan unsur-unsur tindak pidana dalam kecelakaan yang mengakibatkan meninggalnya seseorang tersebut dibutuhkan dalam proses penyidikan hingga pemberian putusan oleh hakim. Sehingga penyidik hingga hakim tidak salah dalam memberikan analisis. Berdasarkan latar belakang penulis tertarik untuk menulis terkait penerapan asas kausalitas dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana menentukan unsur-unsur pertanggungjawaban pidana berdasarkan asas kausalitas dalam Pasal 310 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

1.3 Tujuan Penelitian

penulisan jurnal ini memiliki tujuan untuk menganalisis dan mengetahui unsur-unsur pertanggungjawaban pidana asas kausalitas dalam Pasal 310 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

2. Metode Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Bahan Hukum hukum yang digunakan meliputi Bahan hukum primer yakni bahan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta bahan hukum sekunder yang meliputi doktrin – doktrin atau asas – asas, hasil karya tulisan kalangan hukum yang berkaitan dengan penelitian ini. Bahan hukum oleh penulis diolah menggunakan teknik penulisan prekriptif.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Asas Kausalitas dalam Hukum Pidana

Ajaran kausalitas dalam ilmu pengetahuan hukum pidana digunakan untuk menentukan tindakan yang mana dari serangkaian tindakan yang dipandang sebagai sebab dari munculnya akibat yang dilarang. Bahwa yang menjadi fokus perhatian para yuris hukum pidana adalah apa makna yang dapat dilekatkan pengertian kausalitas agar mereka dapat menjawab persoalan siapa yang dapat diminta pertanggungjawaban atas suatu akibat tertentu.⁷ Kausalitas dijadikan sebagai filter dalam membangun pertanggungjawaban pidana seseorang. Kausalitas akan meyarang apa saja perbuatan-perbuatan faktual yang dilakukan oleh pelaku yang selanjutnya akan dicari perbuatan hukumnya dengan menemukan perbuatan hukumnya maka seseorang akan dapat diminta pertanggungjawabannya. Teori kausalitas dapat dibagi menjadi 4 hal yakni kausalitas individualisir, kausalitas generalisir, kausalitas *adequate* subyektif, dan kausalitas *adequate* obyektif.

Teori kausalitas juga dapat disebut sebagai teori yang mengindividualisir, E. Utrecht menjelaskan bahwa kausalitas dapat diterima sebagai serangkaian faktor

⁷Op. Cit. Rammelink, Jan. 128.

yang disebut sebagai *causa*, karena faktor itu dianggap paling berpengaruh atas terjadinya akibat (terjadinya delik).⁸ Teori yang mengindividualisir dimaksudkan membatasi peristiwa yang dianggap sebagai sebab didasarkan kepada fakta setelah delik terjadi (*post factum*). E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi menyebut hal ini sebagai peristiwa manakah diantara serangkaian peristiwa yang secara khusus lebih cenderung menimbulkan akibat⁹. Teori ini juga dikenal dengan teori khusus atau *individualiserende theorie*. Menurut teori ini setelah peristiwa terjadi, maka di antara rangkaian faktor yang terkait dalam peristiwa itu, tidak semuanya merupakan faktor penyebab. Adam Chazawi berpendapat faktor penyebab itu adalah hanya berupa faktor yang paling berperan atau dominan atau mempunyai andil yang paling kuat terhadap timbulnya suatu akibat, sedangkan faktor lain adalah dinilai sebagai faktor syarat saja dan bukan faktor penyebab.¹⁰

Teori yang Menggeneralisir. E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi berpendapat teori ini membatasi peristiwa yang dianggap sebagai sebab didasarkan kepada fakta sebelum delik terjadi (*ante factum*), yaitu pada fakta yang pada umumnya menurut perhitungan yang layak, dapat dianggap sebagai sebab/kelakuan yang menimbulkan akibat itu.¹¹ Teori yang menggeneralisir mencari sebab (*causa*) faktor yang berpengaruh atau berhubungan dengan timbulnya akibat dengan cara melihat dan menilai pada faktor mana yang secara wajar dan menurut akal serta pengalaman pada umumnya dapat menimbulkan suatu akibat. Adam Chazawi menjelaskan bahwa faktor penyebab dan menilainya tidak berdasarkan pada faktor setelah peristiwa terjadi beserta akibatnya, tetapi didasarkan kepada pengalaman pada umumnya menurut akal dan kewajaran manusia.¹² Teori ini mencari sebab yang *adequate* (sesuai/seimbang) untuk timbulnya akibat, oleh karena itu teori ini disebut dengan teori *adequate*. Teori ini juga dikenal dengan teori umum atau *generaliserende theorie*.

Teori *adequat* subyektif. Menurut E.Utrecht Teori *adequat* subyektif dikemukakan oleh J. Von Kries yang mana Von Kries menjelaskan bahwa *causa* adalah suatu perbuatan yang akibat dari perbuatan itu dapat diketahui/diperkirakan sebelumnya oleh pelaku. Hal sebelumnya telah dapat diketahui oleh pelaku adalah suatu anasir subyektif.¹³ Menurut teori ini faktor subyektif atau sikap batin pelaku sebelum ia berbuat adalah amat penting dalam menentukan adanya hubungan kausal. Adam Chazawi menjelaskan sikap batin itu berupa pengetahuan (sadar) bahwa perbuatan yang akan dilakukan itu adalah adekuat untuk menimbulkan akibat dan kelayakan ini harus didasarkan pada pengalaman manusia pada umumnya.¹⁴

Menurut Von Kries yang harus dianggap sebagai sebab yang menimbulkan akibat adalah perbuatan yang seimbang dengan akibat yaitu perbuatan yang menurut perhitungan yang layak dapat menimbulkan akibat itu, yang pelakunya mengetahui atau setidaknya harus mengetahui bahwa perbuatannya itu akan

⁸Utrecht. *Asas-asas Hukum Pidana* (Jakarta: Rineka Cipta, 1994) 384.

⁹Kanter, E.Y., S.R. Sianturi. *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya* (Jakarta: Alumni AHM-PTHM, 1982) 384.

¹⁰Chazawi, Adami. *Pelajaran Hukum Pidana* (Jakarta: Raja Grafinda Persada, 2001) 221.

¹¹Kanter, E.Y., S.R. Sianturi. *Op. Cit.* 128.

¹²Chazawi, Adami. *Op. Cit.* 222.

¹³Utrecht. *Loc. Cit.* 386

¹⁴Chazawi, Adami. *Loc. Cit.* 223.

menimbulkan suatu akibat yang dilarang dan diancam dengan hukum oleh undang-undang.¹⁵ Oleh karena menurut ajaran von Kries yang di kutip oleh E.Utrecht, Kemungkinan akan terjadinya akibat dari suatu perbuatan itu sebelumnya telah dapat diramalkan (diketahui), maka teori ini disebut juga dengan *subjective prognose* (peramalan subyektif).¹⁶

Teori *adequate* obyektif. Teori ini menurut Adam Chazawi Tidak memperhatikan bagaimana sikap batin si pelaku sebelum berbuat, akan tetapi fokus kepada faktor-faktor yang ada setelah peristiwa senyatanya (*post factum*) beserta akibatnya terjadi, dan faktor penyebab teori ini hanya dapat ditarik mundur hingga awal mula kejadian itu terjadi, kemudian faktor tersebut adalah yang dapat dipikirkan secara akal faktor itu dapat menimbulkan akibat.¹⁷ Bagaimana alam pikiran/sikap batin si pelaku sebelum ia berbuat tidaklah penting, yang penting adalah bagaimana kenyataan obyektif setelah peristiwa terjadi beserta akibatnya, apakah faktor tersebut menurut akal dapat dipikirkan untuk menimbulkan akibat.

Ajaran Kausalitas dalam KUHP, Satochid Kartanegara memberikan pendapat bahwa Kitab Undang-Undang Hukum Pidana tidak secara eksplisit merujuk pada salah satu ajaran yang ada. Hal ini dapat disimpulkan dari riwayat pembentukan KUHP maupun dari pasal-pasal di dalam KUHP.¹⁸ Senada dengan hal tersebut Jan Remmelink mengatakan bahwa pembuat undang-undang beranjak semata-mata dari kenyataan kehidupan sehari-hari, dengan kata lain beranjak dari pemahaman umum yang diberikan pada pengertian sebab.¹⁹ Tampaknya hal ini dipandang hanya sebagai persoalan pada tataran fakta. Hakim sekadar menetapkan adanya hubungan demikian atau tidak (*factual cause*). Ini tidak menutup kemungkinan bahwa pada saat itu sudah dikenal ajaran filosofis maupun hukum pidana yang menyatakan bahwa tiap kejadian, yang tanpanya peristiwa pidana tidak akan terjadi, dapat dipandang sebagai sebab.

3.2 Penerapan Asas Kausalitas dalam Lecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia

Seseorang atau pelaku tindak pidana tidak akan dimintai pertanggungjawaban pidana atau dijatuhi pidana apabila tidak melakukan perbuatan pidana dan perbuatan pidana tersebut haruslah melawan hukum, namun meskipun dia melakukan perbuatan pidana, tidaklah selalu dia dapat dipidana. Orang yang melakukan perbuatan pidana hanya akan dipidana apabila dia terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan kesalahan.

Tidaklah ada gunanya untuk mempertanggungjawabkan terdakwa atas perbuatannya apabila perbuatannya itu sendiri tidak bersifat melawan hukum, maka lebih lanjut dapat pula dikatakan bahwa terlebih dahulu harus ada kepastian tentang adanya perbuatan pidana, dan kemudian semua unsur-unsur kesalahan harus dihubungkan pula dengan perbuatan pidana yang dilakukan, sehingga untuk adanya kesalahan yang mengakibatkan dipidanannya terdakwa maka

¹⁵Kertanegara, Satochid. *Hukum Pidana, Kumpulan Kuliyah Bagian Dua* (Jakarta: Balailektur Mahasiswa, 1998) 196.

¹⁶Utrecht. *Loc. Cit.* 386

¹⁷Chazawi, Adami. *Loc. Cit.* 223.

¹⁸ Kertanegara, Satochid. *Loc. Cit.* 200.

¹⁹ Rammelink, Jan. *Loc Cit.* 180.

terdakwa haruslah melakukan perbuatan pidana, mampu bertanggung jawab, dengan kesengajaan atau kealpaan, dan tidak adanya alasan pemaaf.

Perbuatan yang dapat dipertanggungjawabkan secara pidana, harus mengandung kesalahan. Kesalahan tersebut terdiri dari dua jenis yaitu kesengajaan (*opzet*) dan kelalaian (*culpa*). Kesengajaan (*opzet*) sesuai teori hukum pidana Indonesia, menurut Moeljatno Kesengajaan terdiri dari tiga macam, yaitu sebagai Kesengajaan yang bersifat tujuan, Kesengajaan secara keinsyafan kepastian dan Kesengajaan secara keinsyafan kemungkinan.²⁰ Kesengajaan yang bersifat tujuan adalah dengan kesengajaan yang bersifat tujuan, si pelaku dapat dipertanggungjawabkan dan mudah dapat dimengerti oleh khalayak ramai. Apabila kesengajaan seperti ini ada pada suatu tindak pidana, si pelaku pantas dikenakan hukuman pidana. Karena dengan adanya kesengajaan yang bersifat tujuan ini, berarti si pelaku benar-benar menghendaki mencapai suatu akibat yang menjadi pokok alasan diadakannya ancaman hukuman ini.²¹

Kesengajaan secara keinsyafan kepastian apabila si pelaku, dengan perbuatannya tidak bertujuan untuk mencapai akibat yang menjadi dasar dari delik, tetapi ia tahu benar bahwa akibat itu pasti akan mengikuti perbuatan itu. Kesengajaan secara keinsyafan kemungkinan adalah secara terang-terangan tidak disertai bayangan suatu kepastian akan terjadi akibat yang bersangkutan, melainkan hanya dibayangkan suatu kemungkinan belaka akan akibat itu. Selanjutnya mengenai kealpaan karena merupakan bentuk dari kesalahan yang menghasilkan dapat dimintai pertanggungjawaban atas perbuatan seseorang yang dilakukannya.²²

Bagi pelaku tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana berupa pidana penjara, kurungan, atau denda dan selain itu dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas. Dalam KUHP, Pasal yang dapat digunakan untuk menjerat pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan kematian dalam kecelakaan lalu lintas adalah Pasal 359 KUHP, yang berbunyi : “Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.” Peraturan perundang-undangan yang mengatur lebih khusus tentang kelalaian/kealpaan didalam mengemudikan kendaraan hingga menyebabkan luka-luka dan kematian, di dalam UU LLAJ tersebut, pasal-pasal yang dapat digunakan untuk menjerat pengemudi kendaraan yang karena kelalaiannya mengakibatkan luka-luka dan kematian bagi orang lain adalah diatur dalam Pasal 310 ayat (1), (2), (3) dan (4) UU LLAJ. Unsur-unsur pidana yang terkandung dan harus terpenuhi dalam aturan Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ antara lain: Unsur pertama, setiap orang. Setiap orang menunjukkan orang perorangan. Unsur kedua, mengemudikan kendaraan bermotor. Menunjukkan bahwa orang yang bersangkutan sedang melakukan perbuatan mengendarai kendaraan bermotor. Unsur ketiga, karena lalai.

Kelalaian (*culpa*) menurut Moeljatno terletak antara sengaja dan kebetulan, bagaimanapun juga *culpa* dipandang lebih ringan dibanding dengan sengaja, oleh karena itu delik *culpa*, *culpa* itu merupakan delik semu (*quasideliet*) sehingga

²⁰ Moeljatno. *Asas-Asas Hukum Pidana* (Jakarta: RinekaCipta, 2008) 45.

²¹ *Ibid.* 46.

²² *Ibid.* 47.

diadakan pengurangan pidana. Delik culpa mengandung dua macam, yaitu delik kelalaian yang menimbulkan akibat dan yang tidak menimbulkan akibat, tapi yang diancam dengan pidana ialah perbuatan ketidak hati-hatian itu sendiri, perbedaan antara keduanya sangat mudah dipahami yaitu kelalaian yang menimbulkan akibat dengan terjadinya akibat itu maka diciptalah delik kelalaian, bagi yang tidak perlu menimbulkan akibat dengan kelalaian itu sendiri sudah diancam dengan pidana.²³

Macam-macam unsur kelalaian yang menimbulkan kecelakaan menurut Asep Supriadi²⁴ yakni (1) Kelalaian karena orang, misalnya menggunakan handphone ketika mengemudi, kondisi tubuh letih dan mengantuk, mengendarai kendaraan dalam keadaan mabuk, kurangnya pemahaman terhadap rambu-rambu lalu lintas. Untuk melihat apakah seseorang dapat dipertanggungjawabkan dimuka persidangan, maka harus ditentukan apakah pelaku tindak pidana melakukan kesalahan dengan sengaja (*dolus*) atau kelalaian/ Kealpaan (*culpa*); (2) Kelalaian karena kendaraan, faktor kendaraan yang kerap kali menghantui kecelakaan adalah fungsi rem, kondisi ban, hingga pencahayaan. ada beberapa faktor yang menyebabkan kendaraan mengalami kecelakaan seperti kendaraan dengan modifikasi yang tidak standard, rem blong, kondisi ban yang sudah tidak layak pakai, batas muatan yang melebihi batas angkut kendaraan.

Unsur Keempat, mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Unsur ini menunjukan bahwa matinya orang tersebut tidak dimaksud atau tidak merupakan tujuan dari orang yang lalai tersebut akan tetapi kematian itu akibat dari kelalaiannya. Atas keempat unsur dalam Pasal 310 UU LLAJ tersebut, umumnya unsur ke (3) yang lebih memerlukan waktu agar dapat terbukti. Melalui penyidikan, aparat penegak hukum, dalam hal ini pihak kepolisian hendaklah harus membuktikan adanya unsur kelalaian itu. Atas kedua aturan tersebut apabila dalam kasus kecelakaan tersebut mengakibatkan kematian bagi seseorang, maka menurut hukum yang harus dikenakan bagi pengemudi kendaraan tersebut adalah jeratan pidana yang diatur dalam UU LLAJ, dalam hal ini sesuai dengan ketentuan yang mengacu pada Pasal 63 ayat (2) KUHP menyebutkan bahwa "Jika suatu perbuatan masuk dalam suatu aturan pidana yang umum, diatur pula dalam aturan pidana yang khusus, maka hanya yang khusus itulah yang diterapkan." Acuan dalam Pasal 63 ayat (2) KUHP tersebut, karena kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian telah diatur dalam UU LLAJ sebagai peraturan yang bersifat khusus, maka penuntut umum dalam surat dakwaannya dan Majelis Hakim dalam mengadili dengan menerapkan ketentuan dalam Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ dengan ancaman pidana maksimum 6 (enam) tahun, dan bukan Pasal 359 dalam KUHP.

4. Kesimpulan

Teori kausalitas *Adequat* subjektif dan obyektif dapat dimintakan sebagai alasan pertanggungjawaban pidana. unsur-unsur pertanggungjawaban pidana dalam pasal 310 (4) UU LLAJ adalah

- a. Melakukan perbuatan pidana (bersifat melawan hukum)
- b. Mempunyai salah satu bentuk kesalahan (*dolus* dan *culpa*)

²³ *Ibid.* 48.

²⁴ Supriadi, Asep. *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia* (Jakarta: PT alumni, 2014) 83.

- c. Mampu bertanggung jawab
Pasal 44 dan 45 KUHP menjelaskan seseorang dikatakan mampu bertanggung jawab apabila tidak dalam kondisi jiwanya cacat dalam tumbuhnya terganggu karena penyakit atau orang tersebut belum berusia 16 tahun. Unsur mampu bertanggung jawab dalam tindak pidana meliputi menginsyafi makna dari perbuatannya; menginsyafi perbuatan tersebut tidak patut dalam pergaulan masyarakat; mampu menentukan niat atau kehendaknya dalam melakukan perbuatan tersebut.
- d. Tidak boleh ada alasan pemaaf
Alasan pemaaf ditujukan untuk menghapuskan sanksi pidana bagi seseorang yang tidak mampu bertanggung jawab atau akibat adanya daya paksa dari luar dirinya meskipun ia telah melakukan perbuatan pidana atau tindak pidana. Ketentuan mengenai alasan pemaaf diatur dalam Pasal 48 KUHP yang menentukan perbuatan karena pengaruh daya paksa, tidak dapat dipidana
Proses dari penyidikan, penuntutan, hingga pemberian putusan terhadap kasus kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa (Pasal 310 (4) UU LLAJ) seyogyanya lebih memperhatikan suatu kasus dari beberapa sudut pandang yang berbeda. Aparat penegak hukum lebih memperhatikan suatu hubungan kausalitas yaitu teori sebab akibat dalam berbagai macam kasus.

DAFTAR PUSTAKA

- Ansyori, Alik (2008). *Rekayasa Lalu Lintas*. Malang: UMM Press.
- Bawengan, W. Gerson (1977). *Penyidikan Perkara Pidana dan Teknik Interogasi*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Chazawi, Adami (2001). *Pelajaran Hukum Pidana*. Jakarta: Raja grafinda Persada.
- Hadiman (1988). *Menyongsong Hari Esok yang Lebih Tertib*. Jakarta: Jakarta Dislitbang Polri.
- Hamzah, Andi (1994). *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Hobbs (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Iskandar, Abubakkar (1996). *Sistem Transportasi Kota*. Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota.
- Kanter, E.Y. & S.R. Sianturi (1982). *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*. Jakarta: Alumni AHM-PTM.
- Khairindy, Ridwan (2013). *Pokok-Pokok Hukum Dagang*. Yogyakarta: FH UI Press.
- Marzuki, Peter Mahmud (2014). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Moeljatno (2008). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Muhammad, Abdulkadir (1991). *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

- Muhammad, Abdulkadir (1998). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Oglesby, Clarkson H. & R. Gary Hicks (1998). *Teknik Jalan Raya*. Jakarta: Erlangga.
- Prodjodikoro, Wirjono (1969). *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Jakarta: Eresco.
- Remmelink, Jan (2003). *Hukum Pidana (Komentaratas Pasal-Pasal Terpenting dari Kitab Undang Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Pidana Indonesia)*. Jakarta: Gramedia Pustaka.
- Saleh, Ruslan(1981).*Sifat Melawan Hukum dari Perbuatan Pidana*. Jakarta: Aksara Baru.
- Satochid (1998). *Hukum Pidana, Kumpulan Kuliyah Bagian Dua*. Jakarta: Balai lektur Mahasiswa.
- Soeherto (2002). *Hukum Acara Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Soekamto, A. Soerjono(1990).*Polisidan Lalu Lintas*. Jakarta:Mandar Maju.
- Sofyan, Ahmad Sofyan (2016). *Hukum Acara Pidana: Suatu Pengantar*. Jakarta: Kencana.
- Supriadi, Asep(2014).*Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta: PT alumni.
- Suwadjoko (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.
- Utrech (1994). *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.